

Telégrafo Oriental—Hemos recibido los siguientes telegramas de la oficina central a las 9 a. m.:

Tiempo bueno en Tacuari, Artigas y Martín Chico.

Nublado en Pando, San Carlos, Maldonado, Bue-
nos Aires, Paron, San Juan, La Paz, Libertad, Ri-
chuelo y Barron de Santa Lucía.

Lloviendo en Minas, Gutiérrez, Treinta y Tres,
y Rocha lloviendo desde ayer.

Tormentoso en Montes.

Pasajeros—Llegados hoy por el vapor inglés

Cosmos:

De Mercedes—B. Marrioco, F. Mendoza.

De Concordia—J. Carmoli.

De Paysandú—E. Kameci, J. Cortorella.

De Buenos Aires—E. Etchicheo, R. Reyes, T.

Lopez y señora, M. Hode, H. John, R. Oliveira y

señora, J. Oliveira, J. Capurro, W. Aleir, T. Agui-

lar, A. Molit, M. Talero, R. Gonzalez, T. Talero

Carado, J. Cabilio, D. Vaduco, S. Podesta, L. Ca-

siano, J. Casian, A. Tarmuna, C. Perlosta, T. Viro-

lini, J. Terlobing, G. Viderel, P. Rios, D. Viga-

mundio, G. Helguera, T. Garcia, E. Clave, A. Pualet

A. Carmona, C. Croveto y señora, C. de la Fuente,

A. Wagner y 21 pasajeros mas.

Llegados hoy por el vapor argentino *Hidrocara*:

Del Salto—A. Guari, J. Suchi, M. Suchi, J. Su-

chi, un menor, C. Caldrizi, M. Pedraza, J. Pe-

draza, dos menores, C. Suchi.

De Paysandú—P. Meneses, A. Patrois.

De Fray-Benito—M. Biabale, P. Mendisco, M.

Mendisco, A. Viriale, A. Perco.

De Gualeguaychú—J. B. Chichirola.

De Mercedes—M. J. B. Iturralde, S. Ferreiro.

De Palmira—P. Los, M. Zas.

De Buenos Aires—J. Meneses, M. Michado, P.

Benthiedat, G. Boni, C. Roetti, S. Roetti, J. Vig-

net, M. Vianet, R. Vicunet, L. Bertello, un menor,

R. Bacho, P. Podesta, J. Savio, L. Guelsi, C.

Iglesias, J. B. Fernandez y 49 pasajeros más.

Metálico—Llegado hoy por el vapor inglés

Cosmos:

De Concordia—A. R. Valdez y Piriz, pesos 200.

Del Uruguay—A. Barceiro y Ramos, pesos 130.

De Palmira—A. Corbacho linos, pesos 550.95.

Llegado hoy por el vapor inglés *Rivadavia*:

De Concordia—A. Gorostiza, pesos 311.17.

Administración de EL SIGLO

Esta administración previene al público que nin-
gun corredor está autorizado para recoger avisos
destinados a El Siglo.

Así es que solo se publicaran aquellos avisos, cu-
yos interesados se hayan entendido directamente
con la administración.

No se reconocerán tampoco las cuentas que no
llevan el sello de nuestro establecimiento.

DE LIVERPOOL

UNA LANCHA A KEROSENE—EL BUQUE DINAMITERO «VE-
REVIC»—INAGURACION DEL FERROCARRIL ELE-
VADO DEL PUERTO DE LIVERPOOL—PALMIER DEL
MARQUÉS DE SALI-BURY—EL COMERCIO DEL REINO
UNIDO—EMIGRACION EN 1892.

Liverpool, Febrero 6 de 1893

Señor director de La Nación de Buenos Aires:

Se han hecho en estos días experimentos intere-
santes con una lancha a kerosene en el Bramwell
Dock de Liverpool, siendo lo más bueno el resultado.
Con la presión de 12 libras anduvo 19 millas por
hora, gastándose muy poco combustible. Se calcula
que puede funcionar con 10 (diez) pesos oro por día
de consumo de kerosene, mientras que consumien-
do carbón costaría 50 (cincuenta) pesos oro. Hay, pues,
mayor economía; y desaparece el peligro de una ex-
plosion, porque no tiene caldera esta lancha.

Otra novedad es el propulsor, que está construido
con un movimiento de desliz y puede regularse para
dar la aceleración mayor o menor velocidad sin
parar ni alterar el movimiento de la máquina.

Las pruebas de los cañones neumáticos del cruce-
ro dinamitero *Vesuvius* acaban de hacerse en Port
Royal (Carolina del Sur, E. U.) El buque fue ama-
rrado al muelle de la escuadra y se hicieron doce ti-
ros: seis a 200 yardas y seis a 1500. Salvo los dos
primeros tiros de estribo, ninguno cayó a más de
20 varas del punto fijado, y todos ellos habrían da-
do en un buque.

No hubo blanco, pero los resultados se tomaron
por los oficiales inspectores por medio de tendalitos.
Ninguna dificultad al experimento en hacer funcio-
nar los cañones ni en proveer de aire los depósitos.
Los inspectores han quedado complacidos con el exi-
to obtenido, pero no han dado aún su opinion.

«Estas pruebas», dice un diario, «evidencian que
se puede hacer dos tiros sin más pérdida de aire
que la que produce uno solo. También resulta que
el proyectil puede correr debajo del agua una bu-
ena distancia.»

Se ve que en caso de una guerra marítima sa-
rían compensar los Estados Unidos su relativa falta
de buques con inventos que no se sospechan de este
lado del Océano.

Por un lado el cañon con bombas de dinamita, y
por otro, buques como el acorazado con aspolon
Katakida, a doble hélice, que para defensa de las
costas acaba de botarse al mar en Bath (Maine), cuya
principal característica es hallarse dotado de gran
número de torpedos a prueba de aire, los que, si se
llenan de aire, dan al barco una altura cómoda para
la navegación, pero si se deja entrar el agua en ellos
lo surgen hasta no dejar visible sino la cubierta.
Si da buen resultado este invento, será de primera
importancia para la construcción de verdaderas
fortalezas flotantes, casi invisibles en un combate,
pero que cuando se quiera navegar ligero ascende-
rán y se convertirán en barcos de alto bordo.

En cambio, tenemos aquí un ferrocarril como no
lo tienen los norteamericanos: me refiero al eleva-
do—o aéreo, que recorre la orilla derecha del río
Mersey en toda la extensión de los diques de Liver-
pool, que son unas siete millas (mas de once kiló-
metros).

Aquí lo llaman «overhead railway», los de Nueva
York se llaman «elevated railway»; siendo ambos
ferrocarriles aéreos o elevados: es el antagonismo
revelado por el rechazo de la nomenclatura de uno
u otro país; así vemos llamarse aquí «lift» al ascen-
sor, mientras que, en Estados Unidos, donde se in-
venta, se llama «elevator».

Pero, volviendo al ferrocarril: la diferencia esen-
cial entre el de Liverpool y los de Nueva York es
que en el de aquí lo fuerza matriz es eléctrica y en
los neoyorkinos se emplea el vapor, lo que origina
protestas permanentes de los vecinos de las calles
por donde lo cruzan, pues las casas altas se llenan de
humo al pasar cada tren; los transeúntes se quejan
a la vez de que al pasar debajo de los elevados se les
suele caer encima «aceite, agua caliente no muy fla-
pia, ceniza y aun un poco de hollín».

El *acoverhead railway* de aquí (traducción literal,
ferrocarril por arriba), es una fuerte que sus si-
milares neoyorkinos: sólido como toda construcción
inglesa—que a este respecto los ingleses son los su-
cesores de los romanos.—Se ha empleado en él la
trípora de 25,000 toneladas de hierro. El piso es de
hierro, para que no pueda caerse nada encima de
los que andan abajo, y sobre ese piso están adhi-
riéndose las rieles. Tienen puentes de subir y bajar
(*lifting bridges*) en tres de los diques, el Langton,
el Coburg y el Sandon, para dar paso a buques altos
como calderas, etc.; y la entrada del dique Stanley
se cruzo por medio de un puente giratorio de nuevo
modelo: este es la única estación que se atraviesa.
Todas las de las demás diques están al lado del río.

Las estaciones, que son quince, están alumbradas
por luz eléctrica, tiene cada una salones de espera y
son accesibles por medio de escaleras de hierro.
Las plataformas de las estaciones miden unas 40
varas por 3 1/2.

La fuerza motriz eléctrica, se produce en una es-
tación central cerca del dique Beamley Moor, do-
tada de cuatro máquinas a vapor, cada una de 400
caballos y sirviendo cada una para hacer funcionar
un dinamo Elwell-Parker. Lo corriente se lleva, al
sur y al norte, por un conductor de acero sobre
aisladores de porcelana colocados en dormantes
entre los dos rieles de cada vía; el ferrocarril es de
doble vía.

La conexión entre los motores del tren y los di-
namos de la estación se genera por colector
de hierro fundido con visagra, que corre so-
bre el conductor.

Los motores no están colocados en una locomoto-
ra como en el ferrocarril del Sur de Londres, sino
en los coches mismos.

Los trenes consistirán de dos coches de pasajeros
de 55 asientos, llevando cada coche un motor en
una extremidad. Los trenes se formarán de modo
de presentar un motor en cada extremo, y con esto
los motores entre sí para que el maquinista pueda
controlarlos de uno u otro extremo, evitándose la
necesidad de masas giratorias o desvíos desde que
el tren no tiene que dar vueltas. El maquinista como
lo llamaremos, aunque no hay locomotora, viajará
siempre a la cabeza del tren y tendrá una llave sin
la cual no se podrá hacer funcionar los motores.

Todos los coches son iguales, con un pasadizo en el
medio, lo que se llama estilo americano, y divididos
en dos compartimientos para dos clases de pasaje-
ros. El alambreado, eléctrico; el peso de un tren car-
gado de pasajeros, cuarenta toneladas. Los trenes
tienen frenos Westinghouse.

Al principio los trenes correrán cada cinco mi-
nutos, pero después de algun tiempo lo harán cada
tres minutos; y el viaje de un extremo al otro de la
línea se hará en media hora, incluso las paradas.

Las señales son automáticas, y los trenes mismos
las harán funcionar con su electricidad.

El costo del ferro-carril sube a unas libras es-
terlinas 600,000 (3,024,000 ps. oro); y el servicio
que prestará es el transporte de pasajeros a lo
largo del puerto. La inauguración tuvo lugar
el cinco del actual bajo los auspicios del *lady* del
partido opositor al gobierno marqués de Salisbury,
pues esta ciudad es muy conservadora, y ante gran
concurrida.

El marqués, que es electricista de alguna nota,
para poner en movimiento el primer tren no tuvo
sino que oprimir un pequeño botón artísticamente
incrustado en un espléndido tintero de plata que le
ha sido ofrecido de regalo por la empresa.

Pronunció un bello discurso en que hablando de
la electricidad, este poder misterioso y fascinador,
para el que podrá satisfacer una influencia en el
porvenir de las mas permanentes y universales, que
tan pronto refleja las entonaciones mas delicadas
de la voz humana como transporta la luz, el calor,
las fuerzas de la transformación física y la tremen-
da energía de la máquina «vapor», hizo notar que
«el que estudia la historia y penetra debajo de la su-
perficie, haciendo caso omiso de las pretensiones

de los individuos y del evangelio de los partidos y
facciones, observará que muchos de los movimien-
tos históricos mas importantes se debieron a esta
ó aquella escuela de pensadores o a este ó aquel
propagandista ó fórmula, sinó la acción silenciosa
de algun gran cambio mecánico que ha acumulado
condiciones bajo las cuales se nos ha presentado
como de improviso un nuevo orden de cosas. Volo al
mando la brújula, y con su auxilio descubrió Colón
un nuevo hemisferio. El invento de la pólvora tra-
jo la destrucción del feudalismo; la imprenta revo-
lucionó las condiciones morales, literarias y reli-
giosas del orbe civilizado; y la máquina a vapor
modificó fundamentalmente las relaciones entre los
pueblos dando vida al progreso político que la actual
generación está llevando a tan alto grado.»

También dijo que no era exacto que estuviese en
favor de la imposición de derechos de importación
sobre los cereales.

No acepta el absolutismo de los libre cambistas,
pero tampoco deja de reconocer que las guerras
de tarifas son generalmente estériles para la huma-
nidad. En Estados Unidos, con la actitud tranquila
del finado Blaine, indolentemente obtuvo algunas
condiciones muy ventajosas ese país en la negocia-
ción de tratados de comercio con otras naciones.
Pero lo que sucede actualmente entre Francia y
Suiza y Francia é Italia no están satisfactorio.

El ferrocarril no funcionará para el público sino
de aquí unos diez ó quince días, para dar tiempo al
personal para instruirse bien en el servicio. La es-
tructura de esta línea me hace recordar el nuevo
viaducto (que ya casi no se ve por las obras del
puerto Madero) del ferrocarril de la Esenadada: la
principal diferencia es que las columnas están a
mayor distancia unas de otras—50 a 100 pies.

Los últimos detalles para evitar la variación de
los relojes de las estaciones por la proximidad de
tan potente corriente de electricidad, han sido pro-
vistas éstas de relojes anti-magnéticos de doble sa-
feria y para evitar accidente al personal por defectos
de aislación de la corriente, al cruzar ó andar
por las vías, se les han dado botines con suela de
goma.

La memoria que ha pasado nuestro consulado en
esta al ministerio de H. E. por el año 1892, contiene
datos interesantes y curiosos sobre el comercio, no
solo de Liverpool con la Argentina, sino también
sobre el movimiento comercial general del reino.

Se ve, por ejemplo, que el comercio del Reino
Unido disminuye por ahora, habiendo sido el total de
1891, £ 742,723,000 y el de 1892 solo £ 715,352,000.
La importación en 1891 fue de £ 435,091,000 y en 1892
de £ 428,892,000; una disminución de £ 11,739,000.
La exportación fue de £ 307,632,000 en 1891, bajando
en 1892 a £ 286,460,000; diferencia de £ 16,562,000.
Pero lo demás es ver que el Reino Unido importa
mercaderías por valor de £ 201,400,000, lo que deja
como saldo en contra la enorme suma de £ 132 mi-
llones 432,000; que no se compensa con la entrada
de oro y plata, pues entre el total de estos metales
introducidos en numerario, pastas, etc., en 1892, £
32,217,000 y el total de la exportación £ 28,610,000,
solo quedó en el país un saldo de £ 3,397,000.

Este año creo aumentarán las entradas de oro y
plata, pues sigue viniendo mucho de Estados Uni-
dos: un vapor que llega en estos días trae el solo £
250,000.

Para que se vea la enorme cantidad de víveres
que recibe el Reino Unido, del exterior, observen-
se estas cifras:

Animales en pie para consumo.	£ 9,390,000
Cerdo de vaca.	£ 6,507,000
« cerdo.	£ 12,591,000
« carnero.	£ 3,597,000
Total carne.	£ 31,444,000

Cereales diversos.	£ 58,176,000
Manteca.	£ 11,995,000
Queso.	£ 5,417,000
Huevos.	£ 3,933,000
Margarina.	£ 3,712,000
Frutos frescos.	£ 4,821,000
Azúcar.	£ 19,779,000

Resumen:

Carne.	£ 31,444,000
Cereales.	£ 58,176,000
Manteca.	£ 11,995,000
Vino.	£ 6,636,000
Te.	£ 10,999,000
Varios.	£ 28,694,000
Total.	£ 148,885,000

«Nuevecientos treinta y un millón de pesos oro en
ricas del exterior».

La importación durante Enero último ha sido por
valor de £ 34,125,000, contra £ 38,345,000 en Enero
de 1892; y la exportación £ 18,925,000 contra
£ 19,191,000, resultando así una disminución total
de £ 6,490,000 durante el mes.

Es indudable que el decrecimiento del comercio
británico es nada mas que momentáneo, y origina-
do en gran parte por las controversias entre el ca-
pital y el trabajo—ó sea entre los patronos y los
obreros—que, por lo general, se resuelven por au-
mento de jornales y disminución de horas de traba-
jo, encreciendo así la producción y desde luego el
precio de venta de las mercaderías, y haciendo que
los comerciantes extranjeros vayan a otros merca-
dos en busca de facturas mas baratas. Véase, por
ejemplo, la disputa entre los patronos y los obreros
de las fábricas de algodón en Lancashire, que tie-
ne cerradas las fábricas hace ya once semanas y á
50,000 obreros sin trabajo. Pero al fin ha de preva-
lencer el buen sentido común inglés, los obreros se
persuadirán que sus intereses y los de los patronos
tienen que identificarse, que no pueden exigir con-
diciones que importen hacer funcionar las fábricas
sin ganancia para los capitalistas cuando no con
pérdida positiva, y concluirán por aceptar las con-
diciones ofrecidas: 5 % de disminución sobre los
jornales durante seis meses, que se suprimirá ó se
modificará despues, segun vayan los negocios.

Durante el año 1892 emigraron del Reino Unido
321,000 personas, dirigiéndose 230,000 de ellas á
Estados Unidos. En 91 emigraron 331,000.

La emigración de 1892, se dividió así:
Ingleses, 133,900; escoceses, 23,300; irlandeses,
52,800; varias nacionalidades, 111,000.

Saluda al señor director.

X.

MADRID

CRIMENES—EL REPORTERISMO Y SUS EXCESOS—EL DE-
CORO DE LA PROFESION—LO QUE DEBE REMOR-
MARSE.

La semana que ha llevado á su fin el primer mes
del año se ha señalado en Madrid por horribles crí-
menes que han impresionado vivamente al público.
Una infeliz y hermosa jóven que daba sus primeros
pasos en la vida ha sido asesinada por el amante
de la madre, cegado por brutal pasión hacia la hija.
Una mujer que olvidaba sus deberes ha sido mor-
talmente herida por su cómplice en un arrebatado
de celos, y en los dos casos los asesinos, anticipándose
á la justicia, han buscado salvación por medio del
suicidio, consumado en el primer caso y frustrado
en el segundo.

Estos crímenes no se pegan, en honor de la verdad,
de la ajura de la vulgar, y no hay en ellos mejor
detalle que el vulgar al interés; pero la prensa
de iria, llevada por el afán de complacer al público,
que desea hallar en las columnas de los periódicos
no solo la información que le interesa, sino el relato
que la comunique, da al menor acaso las mas dra-
máticas proporciones, adornándolo con detalles é
incidentes que llegan á los quinientos de la novela.
En cuanto ocurre uno de estos sangrientos sucesos
llega al sitio de la ocurrencia, antes que el jurado y
el médico, el diligente reportero, armado de lápiz y
cuadernos y comienza á instruir sus diligencias, que
nos son distinguidas como el sumario al secreto, sino
el contrario: lanzadas á la publicidad.

Conferencias y diálogos con los vecinos, con los
indignados de la familia, con los heridos, si pueden
articular una palabra, con los presos si se puede lle-
gar hasta su calabozo. Nada perdona el reportero,
que describe minuciosamente el teatro del suceso,
los trajes de los personajes que en él han figurado
como actores, y que lanza á la publicidad cuantos
antecedentes ha podido reunir acerca de ellos, de
sus familias, de su vida pasada, de sus gustos y de
sus inclinaciones.

Con esto se hacen relatos muy interesantes, y el
público, aficionadísimo á ellos, los devora, esgus-
tado así la competencia del reportero, que lleva,
sin que, á las dignas personas que le ejercen en
cumplimiento de un deber profesional á los mas
lamentables extravíos.

Es verdaderamente horrible dirigirse al marido
que de un modo tan trágico acaba de saber las íg-
las de su mujer y preguntarle, cuando está agobia-
do por su desgracia, cuando piensa en la suerte de
sus pobres hijos, cuya madre agoniza en el hospi-
tal.—Dígame usted: ¿usted tenía conocimiento de
las relaciones de su mujer de usted con su amante?
¿No le hacía á usted sospechar la intimidad con
que vivían? ¿Cómo comenzó esa intimidad?—Y
otras preguntas por el estilo que figuran en los in-
terrogatorios de los periódicos.

La infeliz jóven asesinada en la calle del Marqués
de Urquijo por el amante de su madre despertó el in-
terés del público por su juventud, por su inocencia,
por la defensa que había hecho de su honor; pero
el reportero, implacable y tenaz, no se detuvo
ante la interesante víctima, sino que procuró averi-
guar su vida, y la siguió al taller donde aprendía á
poiner, á la casa á donde ejercía su oficio, á la tienda
donde compraba, á todas partes donde podía ac-
quirir noticias de ella para contarlas, y no le dejó ni
aun cuando, tendido su cadáver sobre la mesa de
mármol del depósito judicial, los médicos practica-
ron la autopsia, y lanzó á la publicidad sus resulta-
dos, no dejando que el cadáver fuese á la sepultura
con el rasgado y la consideración que había inspira-
do y revelado á la sangrienta madre, lo que había
caído para ella que era la hija pargosa á inocen-
cia de su madre, un gran consuelo.

Y todo esto que es, en realidad, horrible, se hace
con el mejor intento del mundo en cumplimiento
de lo que es siempre laudable el celo en el ejercicio
de una profesion.

Pero ¿á cuántos excesos no conduce ese celo exa-
gerado? En el crimen de la calle de San José, da-
que fue protagonista el *Bolero*, quedaban graves
mentes heridos los dos únicos personajes que en él
intervinieron, y nada para contestar á las pregun-
tas ruidosas del juzgado tuvieron alientos.
Pues, sin embargo, al día siguiente, al referir los
periódicos de mas circulación el crimen, narraban
el diálogo sostenido por los dos amantes en la
tragedia, como si los reporteros hubieran asistido
á la escena acompañados de teaguiras.

Y qué diramos de los interrogatorios á que se ha
sometido á los hijos de la víctima, niños inocentes
cuyas declaraciones se han basado datos para
averiguar las relaciones de su madre con el asesino
que la hirió gravemente?

Pocos d
público e
desaparec
de aquella
permanece
en el habi
contenid
brió un tes
lanzar á la
muerto, p
ciones, y
nadie ha s
desaparec
¿Puede
jos de mi
activo ejer
lesión de
amigo y c
el reporte
do es prop
actividad
bajadores
cuando el
vo, recor
juzgado d
conferen
coger alg
salo bien
que en el
importante
articulista
coloranes

Pero pos
sion y á
voz de se
mino que
cias acum
can emoci
columnas
poco en
tir remon
Yo comi
profunda
calle de S
ros que lo
si su muj
habla.

—Yo, q
donaría,
pues de lo
ble que v

Pero si
que nos h
respeto a
en lo mas
ins la fam
verir nue
estamos
tro deber
que salen
que son p
experien

La edu
chismo
hacia depu
extravir
naravile
hombre c
valentia,
tenedores
de recien
artículos
creen má
Cortés, y
son veras
que relat

Contra
campaña
recoger e
partenen
travieso
do sin h
menos e
recen de
escenas,
rónico, c
servir, l
alguna p
al narra
Cada un
corromp
nos, é i
moralida

Los cr
relieve
drileños
codicia
el terren
ral. La
qués de
situado
dormien
ensangr
estaba h
chada co
plet, di
habilen
griénica
aplicada
de sexo
El ac
Bernar
aplaus
ribadas
Esta co
aunque
diciona
Nunc
que tien
coro del
jóven q
de recod
das indi
querida
los may
és intin

No se
muchos
muchas
y crita
remedi

X.

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

Se

